Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7096**

16. Wahlperiode 13. 11. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6675 –

Bekämpfung des Feinstaubaufkommens – Planungen und Ergebnisse

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat entschieden, dass einzelne Bürger gegen die Kommune klagen können, wenn diese keine Aktionspläne gegen die Feinstaubbelastung entwickelt hat und die europäischen Grenzwerte an mehr als 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

Die Bundesregierung hatte mit Zustimmung des Bundesrates als ein Instrument zur Bekämpfung des Feinstaubs bereits im vergangenen Jahr die Verordnung zur Kennzeichnung von emissionsarmen Fahrzeugen beschlossen und damit die Einrichtung so genannter Umweltzonen in den Kommunen ermöglicht. Derzeit planen 21 Kommunen die Einrichtung einer solchen Umweltzone. Des Weiteren wird seit Beginn des Jahres 2006 die Nachrüstung von Partikelfiltern für Diesel-PKW steuerlich gefördert.

Allerdings stellt sich die Frage, ob diese Maßnahmen zielführend und ausreichend sind, da laut einer Studie des Fraunhofer-Institutes (im Auftrage der Bundesregierung) der Einfluss des Verkehrs auf die Überschreitung von Tagesgrenzwerten eher gering ist. Der Anteil des Reduktionspotentials des Verkehrs bei extrem hohen Feinstaubbelastungen liegt demnach bei nur etwa zehn Prozent. Daher stellt sich die Frage, ob die geltende Grenzwertregelung überhaupt ein geeignetes Instrumentarium einer praktikablen Luftreinhaltestrategie ist. So wird zum Beispiel das Feinstaubaufkommen von Holz-Heizungen bisher nur unzureichend berücksichtigt. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat mit Versendung des Referentenentwurfes für eine Neufassung der ersten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (1. BimSchV) Ende Juni 2007 die Anhörung der beteiligten Kreise eingeleitet. Eine Kabinettsvorlage steht aber noch aus.

Das Europäische Parlament hat Vorschläge zur Reform der EU-Feinstaubrichtlinie gemacht. Diese sehen in den Eckpunkten vor, die Tagesgrenzwerte zu flexibilisieren und die Jahresgrenzwerte zu verschärfen. Die Bundesregierung hat den Reformvorschlägen im EU-Minsterrat aber nicht zugestimmt.

Auch gab es in der letzten Zeit Berichte darüber, dass nicht alle auf dem Markt erhältlichen Partikelfiltersysteme tatsächlich zu einer hinreichenden Minderung des Rußpartikelausstoßes führen. Außerdem ist durch diese Maßnahmen mutmaßlich nur ein Bruchteil des Feinstaubaufkommens erfasst.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 12. November 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Sieht die Bundesregierung nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig Handlungsbedarf auf Seiten des Bundes?

Nein

2. Wenn nein, warum nicht?

Für die Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte sind die Länder zuständig. Der Bund hat die rechtlichen Voraussetzzungen zur Feinstaubbekämpfung mit der Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 22. BImSchV sowie mit der neuen Kennzeichnungsverordnung geschaffen.

3. Wenn ja, was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun?

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. Wann will die Bundesregierung den Kabinettsbeschluss über die Änderung der 1. BimSchV zur Verschärfung der Anforderungen an Kleinfeuerungsanlagen fällen, um das Feinstaubaufkommen zu mindern?

Die Anhörung der beteiligten Kreise ist abgeschlossen. Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in diesem Jahr den Kabinettbeschluss zur Novelle der 1. BImSchV herbeizuführen.

5. Stimmt die Bundesregierung der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführten Studie zu den „Auswirkungen ordnungsrechtlicher Verkehrsmaßnahmen auf die lokale Feinstaubbelastung unter Berücksichtigung meteorologischer Einflüsse“ zu, dass
   a) der PKW-Verkehr im innerstädtischen Bereich für einen Anteil der PM10-Immissionen von 4 Prozent verantwortlich ist,
   b) der Anteil des LKW-Verkehrs zwischen 17 und 30 Prozent liegt,
   c) die Ausstattung von Diesel-PKW mit Partikelfiltern „unerheblich“ zur Reduktion der PM10-Immissionen beiträgt?

6. Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre abweichende Ansicht?

Die Bundesregierung stimmt uneingeschränkt nur der Aussage zu 5b zu. Zu den Aussagen zu 5a und 5c ist zu bemerken:

Zu 5a

Die PM10-Emissionen beliefen sich im Jahr 2005 auf 20,3 kt, was 10 Prozent der Gesamtemissionen (202,4 kt) ausmacht. Hiervon sind 7,8 kt Auspuffemissionen und 12,5 kt Emissionen durch Abrieb und Aufwirbelung [Bericht FKZ 204 42 202 (UBA-Texte 38/07), Jörß et al., Emissionen und Maßnahmenanalyse Feinstaub 2000–2020]. Die 4 Prozent in der genannten Studie beziehen sich lediglich auf die Auspuffemissionen.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat die vorliegenden Luftreinhalte- und Aktionspläne der Länder ausgewertet. Danach liegt der Anteil des städtischen Kfz-Verkehrs an den Immissionskonzentrationen in den Innenstädten im Mittel bei ca. 27 Prozent. An hoch verkehrsbelasteten Stellen kann er über 50 Prozent erreichen. Untersuchungen (z. B. für Berlin) zeigen, dass etwa 60 Prozent dieses

Anteils dem Lkw-Verkehr und etwa 40 Prozent dem Pkw-Verkehr zugerechnet werden können. Somit beträgt der Anteil des städtischen Pkw-Verkehrs an den Immissionsbelastungen im Mittel ca. 10 Prozent. In den vom Verkehr hoch belasteten Innenstädten kann er bis zu 20 Prozent betragen.

zu 5c

Diesel-Pkw stoßen in der Bundesrepublik Deutschland jährlich ca. 7,8 kt Feinstaub (Quelle s. unter 5a) aus. Ziel der Ausstattung der Diesel-Pkw mit Partikelfiltern ist es, diese erhebliche Feinstaubemission so schnell wie möglich zu beseitigen. Dabei muss unterschieden werden zwischen der Nachrüstung von bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen und der Ausstattung von Neufahrzeugen mit Filtern.

Die von der Bundesregierung geförderte Nachrüstung wird schnell wirksam werden. Würden z. B. sämtliche Diesel-Pkw mit der Abgasstufe Euro 2 und Euro 3 im Jahr 2007 nachgerüstet, dann gingen die Partikelemissionen im Innerortsbereich um ca. 400 t und im Außerortsbereich um ca. 800 t zurück [Maßnahmen zur Reduzierung von PM10 und NO_2, FKZ_20442222 (UBA Texte 22/07), Diegmann et al., Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub und Stickstoffdioxid]. Die Partikelemissionen des Straßenverkehrs gehen damit um etwa 10 Prozent zurück. Eine vollständige Implementierung würde etwa in Berlin zu 12 Überschreitungstagen weniger führen.

7. Stimmt die Bundesregierung der im Auftrag des BMVBS durchgeführten Studie zu den „Auswirkungen ordnungsrechtlicher Verkehrsmaßnahmen auf die lokale Feinstaubbelastung unter Berücksichtigung meteorologischer Einflüsse“ zu, dass

   a) überwiegend Inversionswetterlagen für Grenzwertüberschreitungen verantwortlich sind,

   b) und daher die geltende Grenzwertregelung kein geeignetes Instrument einer praktikablen Luftreinigungsstrategie ist?

Nein. Die Studie zeigt auf, dass meteorologische Einflüsse in Kombination mit den Ausbreitungsbedingungen einen verstärkenden Einfluss auf die Feinstaubbelastung haben können. Dieser Zusammenhang wird im Rahmen der geltenden Grenzwertregelung angemessen berücksichtigt. Zur näheren Erläuterung wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

8. Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre abweichende Ansicht?

Eine Überschreitung des geltenden PM10-Tagesgrenzwertes liegt nur dann vor, wenn die Feinstaubbelastung einen Tagesmittelwert von 50 µg/m³ häufiger als 35-mal pro Jahr übersteigt. Die EU-Kommission begründet die 35 erlaubten Überschreitungstage damit, dass diese „ungewöhnlichen und widrigen Witterungsbedingungen Rechnung tragen“. Während Inversionswetterlagen, bei denen es sich um ungewöhnliche Witterungsbedingungen handelt, kann die Immissionsbelastung trotz gleich bleibender Feinstaubemissionen aufgrund mangelnden Luftaustauschs verstärkt und der Wert von 50 µg/m³ überschritten werden. Auswertungen des Umweltbundesamtes zeigen jedoch, dass mit großer Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass es in der Bundesrepublik Deutschland an jedem Ort deutlich weniger als 35 Tage pro Jahr mit diesem Effekt gibt. Die meteorologischen Einflüsse werden demnach von der geltenden rechtlichen Regelung ausreichend berücksichtigt und können somit nicht für eine Grenzwertüberschreitung verantwortlich sein.

Die aktuelle Regelung ist aus Sicht der Bundesregierung ein sehr gut geeignetes Instrument für eine praktikable Luftreinhaltestrategie. Entsprechend den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) schützt sie durch die Kombination von Tages- und Jahresgrenzwert die Menschen einerseits vor den Folgen kurzfristig erhöhter Feinstaubkonzentrationen und andererseits vor dauerhaft erhöhten Belastungen. Um Probleme bei der Einhaltung des Tagesgrenzwertes während meteorologisch bedingter Einflüsse zu vermeiden, werden 35 Überschreitungstage zugelassen, da an solchen Tagen mit Maßnahmen vor Ort der PM10-Tagesmittelwert nicht immer eingehalten werden könnte. Die Bundesregierung unterstützt allerdings eine Fristverlängerung zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte, wie sie der Umweltrat in seiner ersten Lesung über einen Vorschlag der Europäischen Kommission für eine neue Luftqualitätsrichtlinie beschlossen hat.

9. Wenn ja, hält die Bundesregierung eine Flexibilisierung der Tagesgrenzwerte und eine Verschärfung der Jahresgrenzwerte für eine tauglichere Grundlage von Luftreinigungsstrategien?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

10. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für ein anderes Grenzwertmodell einzusetzen, beispielsweise die Erforderlichkeit von Maßnahmen an die Tageskonzentration von Feinstaub im Jahresdurchschnitt zu knüpfen?

Nein

11. Wie begründet die Bundesregierung ihre bisherige Ablehnung der vom Europäischen Parlament beschlossenen Reformvorschläge?

Die Bundesregierung unterstützt den vom Rat am 25. Juni 2007 beschlossenen Gemeinsamen Standpunkt zum Richtlinienvorschlag der EU-Kommission aus dem Jahr 2005 und zur Ersten Lesung des Europäischen Parlaments. In seinem Gemeinsamen Standpunkt hat der Rat fast die Hälfte der Änderungsvorschläge des Europäischen Parlaments entweder wörtlich, teilweise oder dem Sinn nach übernommen. Bezüglich Einzelheiten wird auf die „Begründung des Rates zum Gemeinsamen Standpunkt des Rates vom 25. Juni 2007 im Hinblick auf die Annahme der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und sauberere Luft für Europa“ (Interinstitutionelles Dossier 2005/0183(COD); 16477/1/06 REV 1 ADD 1) vom 25. Juni 2007 verwiesen.

12. Welche Alternativen zur Einrichtung einer Umweltzone hält die Bundesregierung für geeignet, um die Feinstaubkonzentration in der Innenstadt zu senken?

Umweltzonen dienen vor allem der Reduzierung der Feinstaubemissionen aus dem Verkehrsbereich. Fahrzeuge mit besonders hohem Schadstoffausstoß dürfen, von Ausnahmen abgesehen, in Umweltzonen nicht einfahren. Umweltzonen werden somit neben der Senkung der Immissionsbelastung auch zu einer schnelleren Nachrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfilter beitragen.

Der Verkehr ist in Städten und Ballungsräumen ein wesentlicher Mitverursacher für die Überschreitung des Feinstaubtagesgrenzwertes. Aus diesem Grunde kann, unter Beachtung von § 47 Abs. 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes,

wonach Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen, in hoch belasteten Innenstädten nicht auf eine derartige Maßnahme verzichtet werden.

Wenn in einer Kommune aus bestimmten Gründen eine Umweltzone nicht eingerichtet werden kann, ist es unter Berücksichtigung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. September 2007 (BVerwG 7 C 36.07) möglich, zur Minderung der Verkehrsemissionen planunabhängige verkehrliche Maßnahmen auf Basis von § 45 StVO, z. B. die Sperrung von Straßen für den LKW-Durchgangsverkehr, zu ergreifen.

13. Welche Kommunen in der Bundesrepublik Deutschland haben nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem und im vergangenen Jahr die Grenzwerte an mehr als 35 Tagen überschritten?

14. Welche von diesen Kommunen haben nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Aktionspläne entwickelt?

Nach der 22. BImSchV veröffentlichen die Länder regelmäßig die Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte. Nach diesen Meldungen wurde im Jahre 2006 der Tagesgrenzwert für Feinstaub PM10 in 72 Kommunen und im Jahre 2007 bisher in 9 Kommunen überschritten.

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden im Jahre 2006 in 64 Kommunen und im Jahre 2007 in 5 Kommunen Aktionspläne erarbeitet. Die Mehrzahl dieser Pläne ist verabschiedet. Einige sind noch im Entwurfs- bzw. im Entwicklungsstadium. Nähere Einzelheiten enthält die nachfolgende Übersicht.

Kommunen mit im Jahr 2006 festgestellten PM-10 Grenzwertüberschreitungen an mehr als 35 Tagen

Kommune	Aktionsplan
Baden-Württemberg	
Bernhausen	
Freiburg	ja
Heilbronn	ja
Herrenberg	
lsfeld	ja
Karlsruhe	ja
Leonberg	ja
Ludwigsburg	ja
Mannheim	ja
Mühlacker	ja
Pfiztal-Berghausen	ja – im Entwurf
Pforzheim	ja
Pleidesheim	ja
Reutlingen	ja
Schwäbisch Gmünd	ja
Stuttgart	ja
Tübingen	ja
Ulm	ja

Kommune	Aktionsplan
Bayern	
Ansbach	ja
Augsburg	ja
Bayreuth	ja
Burghausen	ja – im Entwurf
Ingolstadt	ja – im Entwurf
Landshut	ja
Lindau	ja
München	ja
Neu-Ulm	ja
Passau	ja
Regensburg	ja
Berlin	ja
Brandenburg	
Belzig	
Bernau	ja
Brandenburg	ja
Cottbus	ja
Eisenhüttenstadt	
Frankfurt-Oder	ja
Potsdam	ja – im Entwurf
Senftenberg	
Bremen	ja
Hamburg	ja
Hessen	
Frankfurt am Main	ja
Mecklenburg-Vorpommern	
Rostock	in Bearbeitung
Niedersachsen	
Göttingen	in Bearbeitung
Osnabrück	in Bearbeitung
Nordrhein-Westfalen	
Datteln	in Bearbeitung
Dortmund	ja
Duisburg	ja
Düsseldorf	ja
Essen	ja
Erwitte	ja
Grevenbroich	ja
Hagen	ja
Krefeld	ja
Mülheim	ja
Oberhausen	ja
Warstein	ja
Wuppertal	ja
Rheinland-Pfalz	
Worms	ja
Mainz	ja

Kommune	Aktionsplan
Sachsen	
Chemnitz	ja
Dresden	ja
Görlitz	
Leipzig	ja
Plauen	
Sachsen-Anhalt	
Aschersleben	ja
Halle	ja
Magdeburg	ja
Wittenberg	ja
Thüringen	
Erfurt	ja
Gera	
Jena	ja, Entwurf
Weimar	ja

Kommunen mit im Jahr 2007 festgestellten PM-10 Grenzwertüberschreitungen an mehr als 35 Tagen

Kommune	Aktionsplan
Baden-Württemberg	
Stuttgart	ja
Brandenburg	
Cottbus	ja
Nordrhein-Westfalen	
Dortmund	ja
Essen	ja
Bottrop	
Gelsenkirchen	
Herne-Recklinghausen	
Grevenbroich	ja

Detaillierte Informationen zu den Luftreinhalte-/Aktionsplänen sind auf der Webseite des Umweltbundesamtes unter dem nachfolgendem Link abrufbar: http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Luftreinhalteplaene/uballl.htm

15. Welche Kommunen planen nach Kenntnis der Bundesregierung in absehbarer Zeit die Einführung einer Umweltzone?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sollen in folgenden Kommunen in absehbarer Zeit Umweltzonen eingeführt werden:

Augsburg, Berlin, Freiburg i. Br., Hannover, Heidelberg, Ilsfeld, Karlsruhe, Köln, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Mühlacker, München, Neu-Ulm, Pforzheim, Pleidelsheim, Regensburg, Reutlingen, Schwäbisch Gmünd, Stuttgart und Tübingen.

16. Wie viele Fahrzeuge des Bundes (Bundesregierung und nachgeordnete Bundesbehörden) sind direkt von der Einführung von Umweltzonen betroffen bzw. werden in Umweltzonen und deren näherer Umgebung verkehren?

Die Grenzen einer Umweltzone werden durch ein Verkehrszeichen bestimmt, das den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Zone verbietet. Ein Zusatzzeichen nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus. Dieses Zusatzzeichen korrespondiert mit den Plaketten der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV). Nach dieser Verordnung werden, von besonderen Ausnahmen abgesehen, sämtliche Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen in vier Gruppen eingeteilt. Die drei Gruppen mit den geringsten Schadstoffemissionen erhalten eine farbige Plakette (grün, gelb, rot), wobei die schadstoffärmsten Fahrzeuge die grüne Plakette erhalten. Von einem Verkehrsverbot innerhalb der Umweltzone sind solche Kraftfahrzeuge ausgenommen, die mit der Plakette gekennzeichnet sind, die das Zusatzzeichen vorsieht.

Nach derzeitiger Planung soll in einer ersten Stufe das Fahrverbot in Umweltzonen zunächst nur für Kraftfahrzeuge ohne Plakette gelten. Einige Länder haben zweite Stufen angekündigt, die zusätzlich Fahrverbote für Kraftfahrzeuge mit roter oder mit roter und gelber Plakette vorsehen. Aus diesem Grunde kann noch nicht angegeben werden, wie viele Fahrzeuge des Bundes direkt von der Einführung von Umweltzonen betroffen sein werden.

Die Gesamtzahl der von der 35. BImSchV erfassten Fahrzeuge des Bundes beträgt ca. 9 867 Fahrzeuge. Dabei wurden solche Fahrzeuge des Bundes nicht mitgezählt, die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Anspruch nehmen können und die im Auftrag der Bundeswehr als zivile Kraftfahrzeuge genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt. Derartige Fahrzeuge sind von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen. Für den Bereich der Bundesfinanzverwaltung konnte die Anzahl der von der 35. BImSchV erfassten Fahrzeuge nicht angegeben werden, da in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit deren Ermittlung einen nicht vertretbaren Verwaltungsaufwand bedeutet hätte.

a) Wie viele dieser Fahrzeuge sind bzw. waren für eine Nachrüstung geeignet?

Von diesen Fahrzeugen sind bzw. waren ca. 7 517 für eine Nachrüstung geeignet.

b) Wie viele von diesen Fahrzeugen sind zum jetzigen Zeitpunkt mit Partikelfiltern ausgerüstet?

Zum jetzigen Zeitpunkt sind von diesen Fahrzeugen ca. 495 mit Partikelfiltern ausgerüstet.

c) Wie viele dieser Fahrzeuge werden bis zum Ende des Jahres mit Partikelfiltern ausgerüstet sein?

Bis zum Ende dieses Jahres werden ca. 492 Fahrzeuge mit Partikelfiltern ausgerüstet sein.

17. Wie viele Fahrzeuge des Bundes erfüllen insgesamt nicht die Anforderungen zur Erlangung einer grünen Feinstaubplakette?

Die Anforderungen zur Erlangung einer grünen Plakette werden von ca. 1 461 Fahrzeugen des Bundes nicht erfüllt.

a) Wie viele von diesen wurden bisher mit Partikelfiltern ausgerüstet?

Von diesen Fahrzeugen wurden bisher ca. 18 Fahrzeuge mit Partikelfiltern ausgerüstet.

b) Wie viele von diesen werden bis Ende des Jahres mit Partikelfiltern ausgerüstet?

Bis Ende des Jahres werden ca. 21 Fahrzeuge mit Partikelfiltern ausgerüstet sein.

c) Wie hoch sind die Kosten durch diese Umrüstung insgesamt?

Die Kosten für diese Umrüstung betragen insgesamt ca. 16 000 Euro.

18. Wie viele Fahrzeuge des Bundes, die nicht den Anforderungen der Kennzeichnungsverordnung genügten, wurden im Laufe des Jahres ausgemustert und durch neue Fahrzeuge ersetzt?

Im Laufe des Jahres wurden ca. 70 Fahrzeuge ausgemustert und durch neue Fahrzeuge ersetzt.

Wie hoch waren die Kosten für diese Neuanschaffungen?

Die Kosten für diese Neuanschaffungen betrugen ca. 1 095 296 Euro.

19. Wie hoch ist das gegenwärtige Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Bundes?

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Bundes schwankt je nach Behörde zwischen wenigen Monaten bis zu ca. 7 Jahren.

20. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Bundes seit 1998 entwickelt?

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Bundes hat sich durch Jahreswagenregelung bzw. durch Leasingverträge mit einjähriger Laufzeit kontinuierlich verringert.

21. Welche Unternehmen stellen nach Kenntnis der Bundesregierung Partikelfilter her?

Nach Kenntnis der Bundesregierung stellen folgende Firmen „Partikelfilter“ her:

- Bosal
- Eberspächer
- Ebis

- GAT
- Grywotz
- HJS
- K.A.T.
- Oberland
- Remus B/A
- Sebring V/A
- Tenneco
- Twintec AG.

22. In welchem Maß müssen Partikelfilter den Ausstoß von Rußpartikeln mindestens verringern?

In der Neunundzwanzigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Anlage XXVI zu § 47 StVZO) hat die Bundesregierung die technischen Anforderungen zur Nachrüstung von Diesel-Pkw festgelegt. In Anlage XXVI ist eine Minderung der Partikelemission von mindestens 30 Prozent sowie ein Partikelemissionsgrenzwert (für die Minderungsstufen PM1: 0,050 g/km, PM2: 0,025 g/km, PM3: 0,0125 g/km, PM4: 0,005 g/km und PM5: 0,005 g/km) festgeschrieben, die von einem nachgerüsteten Pkw einzuhalten sind. Zusätzlich muss der nachgerüstete Pkw die nächst höhere Euro-Abgasgrenzwertstufe einhalten. Bei Einhaltung dieser Vorgaben gilt ein Fahrzeug als „besonders partikelreduziert“.

23. Welche Partikelminderungen bzw. -ausstoß sind für die Einfahrt in Umweltzonen erforderlich?

Die Einstufung der Diesel-Kraftfahrzeuge in die Schadstoffgruppen der Kennzeichnungsverordnung erfolgt nach den Partikelgrenzwerten analog zu den Einstufungen nach den EU-Abgasrichtlinien (Euro 2: Schadstoffgruppe 2; Euro 3: Schadstoffgruppe 3, Euro 4: Schadstoffgruppe 4). Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 oder schlechter erhalten keine Plakette. Otto-Fahrzeuge der Abgasstufen Euro 1 bis 4 werden in die Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette) eingeordnet, da sie nur eine geringe Partikelemission aufweisen. Die Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 4 können entsprechend mit farbigen Plaketten (rot, gelb und grün) gekennzeichnet werden.

Die Entscheidung über die Zufahrtsregelung aufgrund der Plakettierung wird von den Behörden vor Ort unter Berücksichtigung der örtlichen Belastungssituation getroffen.

24. Welche gesetzlichen Bedingungen müssen Partikelfilter außerdem erfüllen?

Abgasvorschriften sind Wirkvorschriften. Mit welcher Technik die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden, ist den Fahrzeugherstellern freigestellt. Innovationen sollen nicht durch die Vorgabe von bestimmten Techniksystemen behindert werden. Im Rahmen der Typprüfung für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ist die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Bauteile über eine Laufleistung von 80 000 km zu prüfen.

Für Partikelminderungssysteme (PMS), die für die Nachrüstung von Dieselkraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt werden sollen, hat der Hersteller durch die in den entsprechenden Anlagen XXVI StVZO (Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge) bzw. XXVII StVZO (Motoren für schwere Nutzfahrzeuge) vorgegebenen Prüfungen zu belegen und zu bestätigen, dass die Funktionsfähigkeit dieses Systems bei bestimmungsgemäßem Betrieb über eine Lebensdauer von bis zu 5 Jahren oder bis zu einer Kilometerleistung von 80 000 km – je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird – gewährleistet ist; für Motoren für schwere Nutzfahrzeuge von 200 000 km oder über eine Lebensdauer von bis zu 6 Jahren – je nachdem, welches Kriterium zuerst erreicht wird.

25. Welche Tests werden vor einer Zulassung eines Partikelfilters durchgeführt?

Eine Übersicht über die vorgegebenen Prüfabläufe ist in den Anlagen XXVI und XXVII jeweils im Anhang I dargestellt.

26. Welche Behörden oder Organisationen führen diese Tests durch?

Im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens werden die Tests durch den „Technischen Dienst“ durchgeführt. Beim Technischen Dienst handelt es sich um ein vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) anerkanntes Prüflabor. Die Typgenehmigung selbst wird durch das KBA auf der Grundlage des Prüfberichts eines Technischen Dienstes erteilt.

27. Wird in diesem Rahmen auch ein Langzeittest durchgeführt?

Ja

28. Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Die Anforderungen zur Durchführung des Dauerlaufs sind in Anlage XXVI StVZO in Nummer 3.3 und in Anlage XXVII StVZO in Nummer 4 beschrieben.

29. Wie bewertet die Bundesregierung Messungen im so genannten verschärften Dauerlauf?

Was unter Messungen im so genannten „verschärften Dauerlauf“ verstanden wird, ist der Bundesregierung nicht bekannt und kann deshalb von ihr auch nicht bewertet werden. Im Falle einer Referenzierung auf den nach Anlage XXVI durchzuführenden „Dauerlauftest“ sei hier auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

30. Gibt es über die bisher genannten Messungsverfahren hinaus weitere anerkannte Testverfahren?

Nein, in Bezug auf die Nachrüstung mit PMS sind nur die in den vorgenannten Anlagen beschriebenen Messverfahren anerkannt.

31. Von wem wurden solche Tests bisher durchgeführt, insbesondere waren Bundesbehörden an Tests, die außerhalb des Zulassungsverfahrens durchgeführt wurden, beteiligt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind solche, außerhalb der geltenden Bestimmungen und außerhalb des Zulassungsverfahrens durchgeführten Tests vom TÜV Süd und TÜV Hessen im Auftrag von Firmen durchgeführt worden. Bundesbehörden waren an diesen Tests nicht beteiligt.

32. Wenn ja,

a) wurde(n) diese Behörde(n) und/oder Organisation(en) mit den Tests beauftragt?

b) Wenn ja, wann, und von wem?

c) Welche Ergebnisse hatten diese Tests?

Hier wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

d) Seit wann sind die Testergebnisse der Bundesregierung bekannt?

Die der Bundesregierung im August 2007 bekannt gewordenen Ergebnisse dieser außerhalb der geltenden Bestimmungen durchgeführten Tests deuteten darauf hin, dass einige der geprüften PMS möglicherweise nicht die nach den Vorschriften geforderten Partikelminderungsraten erreichen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat diese Indizien unmittelbar aufgegriffen und die notwendigen Nachprüfungen für die in Rede stehenden PMS veranlasst.

33. Wie unterschieden sich die bisher genannten Testverfahren voneinander?

Die Einzelheiten der außerhalb der geltenden Bestimmungen zur Anwendung gelangten Testvorhaben sind der Bundesregierung nicht bekannt.

34. Sind der Bundesregierung Testergebnisse von Filtersystemen bekannt, nach welchen die technischen Mindestanforderungen in Bezug auf die Minderung des Partikelausstoßes nicht eingehalten wurden, die aber dennoch als von der zuständigen Behörde zugelassen auf dem Markt erhältlich sind?

Der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) der angesprochenen Filtersysteme lagen Gutachten Technischer Dienste zugrunde, die die Einhaltung der Anforderungen nach der StVZO bescheinigten.

Die Ergebnisse der Nachprüfung des PMS der Firma Bosal mit der ABE Nr. 17097 sind dem KBA am 19. Oktober 2007 zugegangen. Die ermittelten Werte erfüllen nicht die Anforderungen der Anlage XXVI zu § 47 StVZO, die Grundlage für die Erteilung einer ABE für ein PMS ist. Die Firma prüft derzeit, ob sie durch entsprechende Nachbesserungen ihrer Systeme die Anforderungen von Anlage XXVI erfüllen kann. Bosal hat erklärt, „den Vertrieb der Partikelminderungssysteme vorübergehend ruhen zu lassen“ (Stellungnahme Bosal zu den Dieselpartikelfilter-Nachprüfungen des KBA, einzusehen unter http://www.bosal.com/germany/?open=newsstatementdpf.ht&lang=german&style=&country=germany).

Die Firma GAT hat aufgrund einer Manipulation in den Antragsunterlagen bereits 5 ABE und die Firma Tenneco 4 ABE zur Löschung zurückgegeben. Diese Genehmigungen sind vom KBA gelöscht worden. Die Nummern der betroffe-

nen ABE sind auf der Internetseite des KBA veröffentlicht. Die mit der Abnahme des Einbaus von Partikelminderungssystemen zuständigen Stellen wurden zudem vom KBA über die Löschung der ABE in Kenntnis gesetzt, um zu gewährleisten dass die betroffenen Systeme nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Das KBA hat in Messungen zudem eine „mangelhafte Filterwirkung“ eines GAT-PMS festgestellt und dieses Ergebnis ebenfalls auf seiner Homepage veröffentlicht.

35. Wenn ja,

a) um welche Hersteller handelt es sich und welche Werte erreichten die getesteten Systeme bei der Partikelminderung?

Auf die Antwort zu Frage 34 wird verwiesen.

b) Wird die Bundesregierung auch diese eingebauten Systeme steuerlich begünstigen oder sind diese bereits steuerlich begünstigt?

Die Ausführung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ist nach dem Grundgesetz eine Angelegenheit der Länder. Allgemein ist die kraftfahrzeugsteuerliche Behandlung mit der verkehrsrechtlichen Beurteilung des Emissionsverhaltens, hier die Einstufung in Partikelminderungsstufen, eng verknüpft. Bei dieser von den dafür zuständigen Verkehrsbehörden vorzunehmenden Einstufung und späteren ggf. notwendigen Änderungen handelt es sich um Grundlagenbescheide, die für die Finanzverwaltung bindend sind (§ 2 Abs. 2 Satz 2 KraftStG).

36. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die derzeit angewandten Testverfahren ausreichend sind, um eine den Vorschriften entsprechende Qualität der Partikelfilter sicherzustellen?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass die Prüfvorschriften in den genannten Anlagen XXVI und XXVII zur StVZO eine entsprechende Qualität der Partikelfiltersysteme sicherstellt.

37. Werden die eingebauten Partikelfilter bei regelmäßigen Untersuchungen, zum Beispiel im Rahmen der zweijährigen Haupt- oder Abgasuntersuchung überprüft?

Ja. Allerdings können die Partikelfilter dabei aufgrund des hierzu notwendigen Aufwandes keiner speziellen, auf diese Systeme speziell abgestellten, Wirksamkeitsüberprüfung unterzogen werden.

38. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die Partikelfilter auch langfristig die geforderten Minderungseffekte beim Rußpartikelausstoß erzielen?

Auf die Antwort zu Frage 24 wird hingewiesen. Neben den für die Typprüfung geltenden Bestimmungen zur Prüfung der Konformität von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen sind weitere stichprobenartige Prüfungen entsprechend nachgerüsteter Kraftfahrzeuge vorgesehen. Diese werden vom Kraftfahrt-Bundesamt veranlasst.

39. Wie viele Partikelfilter wurden bisher in Diesel-PKW nachgerüstet (bitte in absoluten und relativen Zahlen im Hinblick auf den Bestand an Diesel-PKW ohne Partikelfilter)?

Auf der Grundlage der dem Kraftfahrt Bundesamt (KBA) vorliegenden Unterlagen ergibt sich folgendes Bild:

Insgesamt zugelassene Diesel-Pkw in der Bundesrepublik Deutschland (hochgerechnet auf 2007): 11,1 Mio;

– davon serienmäßig mit Partikelminderungssystem ausgerüstet (Stufe PM 5): 1,2 Mio;

– bisher nachgerüstet: 0,17 Mio.

Anteil der nachgerüsteten Diesel-Pkw bezogen auf den Gesamtbestand: 1,5 %.

40. Wie hoch ist die Summe, mit der der nachträgliche Einbau von Partikelfiltern in PKW mit Dieselmotor insgesamt gefördert wird?

41. Wie hoch ist der bisher in Anspruch genommene Anteil der gesamten Förderungssumme?

Mit dem Vierten Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 24. März 2007 (BGBl. I S. 356) wird im Zeitraum vom 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2009 der nachträgliche Einbau von Partikelminderungssystemen in Diesel-Pkw mit einer erstmaligen Zulassung bis zum 31. Dezember 2006 durch befristete Steuerbefreiung gefördert. Folgende Steuermindereinnahmen wurden geschätzt:

	Mio. Euro
2007	180
2008	170
2009	110
2010	30.

Gegenwärtig wird gemeinsam mit den Finanzministerien der Länder eine Geschäftsstatistik zur Gesetzesfolgenabschätzung aufgebaut. Erste Ergebnisse über die statistische Erfassung der Anzahl und das jeweilige Volumen der steuerlich geförderten Pkw werden voraussichtlich im I. Quartal 2008 zur Verfügung stehen.

42. Wie beurteilt die Bundesregierung diese Quote?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist eine Beurteilung derzeit verfrüht.

43. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Nachrüstung von LKW mit Partikelfiltern steuerlich zu fördern?

Eine steuerliche Förderung ist nicht beabsichtigt, wohl aber eine Anreizwirkung bei der Lkw-Maut.

44. Wenn ja, bei welchen LKW, in welcher Höhe und wie soll die Partikelfilter-Nachrüstung gefördert werden, insbesondere ist es richtig, dass für die Partikelfilternachrüstung für LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen zinsverbilligte Kredite aus dem ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm der KfW-Bankengruppe vergeben werden sollen?

Die Bundesregierung plant, die Nachrüstung von schweren Lkw ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht (zgG) mit Partikelfiltern über eine stärkere Anreizwirkung der Lkw-Maut zu fördern. Im integrierten Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung ist u. a. vorgesehen, die Maut für Lkw dergestalt weiterzuentwickeln, dass durch eine stärkere Spreizung und Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen eine noch stärkere Klimaschutzwirkung erreicht wird. Bei der Mauthöhe soll explizit auch die Nachrüstung von Partikelminderungssystemen berücksichtigt werden.

Ein Programm, mit dem die Nachrüstung schwerer Lkw ab 12 t zgG mit Partikelfiltern mittels zinsgünstiger Kredite aus dem ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm der KfW-Bankengruppe gefördert werden soll, ist seitens der Bundesregierung nicht geplant.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333